

[Sri P. S. Krishnasamy Ayyangar] [14th December 1954]

expression is found in the other Acts. But when we become conscious of a mistake, cannot that mistake be rectified and should that mistake be allowed to continue? If that cannot be done, I have only to thank my stars. I shall withdraw my amendment."

The amendment was, by leave, withdrawn.

Clauses 2 and 1 and the Preamble were put and carried.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM :—" I beg to move—

' That the Mappilla Marumakkattayam (Amendment) Bill, 1954, be passed into law.' "

MR. SPEAKER :—" The question is—

' That the Mappilla Marumakkattayam (Amendment) Bill, 1954, be passed into law.' "

The motion was put and carried and the Bill was passed into law.

IV.—GOVERNMENT MOTION.

MOTION UNDER RULE 22 (3) OF THE ASSEMBLY RULES *re* CHANGE
IN THE ORDER OF BUSINESS.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM :—" I beg to move—

' That under rule 22 (3) of the Madras Assembly Rules, the order of business of the House may be changed and that the Madras Cinemas (Regulation) Bill, 1954, be taken up later on.' "

The motion was put and carried.

III.—GOVERNMENT BILLS—*cont.*

(3) THE MOTOR VEHICLES (MADRAS AMENDMENT) BILL, 1954.

* THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—" Sir, I beg to introduce the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1954, and move—

' That the Bill be taken into consideration at once.'

" Sir, in moving the Bill I would like to state the Objects and Reasons of this Bill. Section 64-A of the Motor Vehicles Act, 1939, vests in the Government powers of revision over orders passed by Transport Authorities in the State. In actual practice, parties file applications before Government in all sorts of trivial cases. The time, labour and inconvenience involved in the Government themselves exercising the statutory power of revision are very considerable and experience has shown that it is not necessary that this function should be performed at Government level. Government have, therefore, decided to repeal the section. Government,

14th December 1954] [Sri B. Parameswaran]

however, consider that provision is necessary for the exercise of revisional jurisdiction in respect of matters for which no appeal is now provided under section 64 of the Act by the authority which hears appeals from the decisions of Regional Transport Authorities and the State Transport Authority and that the Government should have the power in certain cases to issue directions to the Regional Transport Authorities or the State Transport Authority to open a new route or to extend an existing route or to increase or decrease the number of buses on any specified route."

MR. SPEAKER :—" The motion is—

' That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1954, be taken into consideration at once.' "

SRI K. P. GOPALAN :—" I move—

' *That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1954, be circulated to elicit public opinion thereon.*' "

SRI S. RAMALINGAM :—" I second the amendment."

SRI M. KALYANASUNDRAM :—" I move—

' *That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1954, be referred to a Select Committee.*' "

SRI K. T. RAJU :—" I second the amendment."

MR. SPEAKER :—" The motion and the amendments are before the House for discussion."

* SRI K. P. GOPALAN :—" Sir, this Bill is a very important Bill and we have to consider it very seriously. When we consider the conditions of motor industry and motor transport, the department dealing with them is one where corruption is going on like anything, especially in the matter of getting permits, getting new routes and even for getting small extensions of existing routes. My own experience is that the big motor monopolists have so influenced the Regional Transport and other Higher Authorities that the small owners are crushed. Further, the Motor Vehicles Act vests full powers in the Police department. It is such a notorious black Act. In this connection I wish to say that when I went for conciliation regarding a motor industry dispute, a motor-owner unknowingly said. 'How can we give bonus to the workers? For, we have to give about Rs. 50,000 to the Police department.' Thus, if we examine the working of the motor transport industry, it will be clear that a good portion of the profit goes to the Police department. Even now this is a department which we have to watch very carefully. That is why I have moved this amendment.

" Sir, according to section 43-A of the Motor Vehicles Act, the Government has got executive power to send orders. Now the Government wants to add a clause in the old section 43-A by which Government wants to take power to direct the Regional Transport

[Sri K. P. Gopalan] [14th December 1954]

Authorities or Higher Authorities regarding the sanction of routes concerned. I am very glad that Government is not taking powers of directing that particular persons alone should be given permits to run buses. The Government want to repeal section 64-A of the old Act. Now I want to know from the hon. Minister whether a bus-owner whose application is rejected by the Regional Authority and whose appeal before the State Transport Authority is also rejected, should not have the right of appeal before the Government. Now Government is taking away that right and that means the owner cannot go before the Government on appeal. Now so many appeals are pending before Government.

12-30
p m.

“ These appeals are made on the decisions of the Regional Transport Authorities and the Central Road Traffic Board. Now the Government say that they will not hear the appeals. Where will they go? They will be referred back to the Central Road Traffic Board. That is an injustice sought to be done in this Bill to the trade, particularly, to the small owners. Moreover, if you study the Motor Vehicles Act, you will find that whenever petitions are rejected and when the aggrieved party takes the matter to the High Court, the High Court cannot direct the Government to do the correct thing. The High Court can only ask the Government to reconsider its decision. As far as this Bill is concerned, the motor owners have no right to appear before the High Court. (At this stage, the Deputy Speaker occupied the Chair.) Hereafter, everything will be left to the Central Road Traffic Board and the Regional Transport Authority. Who are the members of the Regional Transport Authority? The District Collector, the District Superintendent of Police and the Divisional Engineer for Highways. The Collector is the President and the District Superintendent of Police is the Vice-President. Formerly, the District Board President was a member but now he is removed and in his place the Divisional Engineer is included. We know pretty well how the District Superintendents of Police are misusing their powers as members of the Regional Transport Authority. Why not the Government come forward with a proposal to include non-officials as well as the District Board Presidents as members? They will not and that is the respect they give to non-officials. Then take the Central Road Traffic Board. The Transport Commissioner is the Chairman and I know the Government have no non-officials on the body. So, the Regional Transport Authority and the Central Road Traffic Board have become a very powerful organisation doing things autocratically, without any regard to the needs of the people. If the Hon. the Minister sincerely looks into the grievances of the small bus-owners in the State, he can understand how the department works. Many appeals are pending before the Government. Now the Government want to take away the right of appeal to the Government and leave the bus-owners to the mercy of the Regional Transport Authority and the Central Road Traffic Board. This is unjust and unfair. The Government should consider these aspects of the question very carefully and do justice to the small owners in the State.

14th December 1954]

[Sri K. P. Gopalan]

“ Now, let us take the motor industry as a whole. The policy of the department has always been to support the big monopolists and motor magnates. Even when the Motor Vehicles Surcharge Bill came before the House, the bigger owners supported it in order to crush the small owners. In the same way, this Bill also aims at crushing the small owners. This provides only an opportunity to the big monopolists to approach the officers of the department as usual and get the routes they like. I am sure the Government have not considered all these aspects of the question. I feel the Government have introduced this Bill rather hastily and unless they examine all these aspects very carefully, the result will be, the earnings of the transport owners will get into the pockets of the Police officers or Regional Transport Authorities. I know several such instances. As President of the Malabar Motor Employees' Union, I know in Cannanore every head constable, Police sub-inspector, circle inspector and the District Superintendent of Police are paid monthly 'something' for misusing the rules. This cannot be stopped unless we have non-officials on the Regional Transport Authority. The Government have now removed the District Board President also so that the Regional Transport Authority has autocratic powers to crush the small owners. I want an explanation from the Hon. the Minister for Transport for all these acts because this Bill affects not only the small owners but the passengers and the public also. Therefore, I move my motion that the Bill be circulated for eliciting public opinion.”

* SRI T. C. NARAYANAN NAMBIAR :—“ Mr. Deputy Speaker, Sir, it is only to invite the attention of the Treasury Bench and particularly, the Hon. the Minister for Transport, to an important omission that I take this opportunity of speaking on this Bill. The question has been raised several times by hon. Members of this House that elected representatives of the people should be given more and more powers so that they may get an opportunity to serve the people more and more. Far from giving such powers to them, the Government have taken away even the very limited powers given to the District Board Presidents by removing them from the Regional Transport Authority. (The Hon. Sri C. Subramaniam : ‘ Not by this Bill.’) Yes. But we have a right to criticise the constitution of the Regional Transport Authority and the Central Road Traffic Board which come within the purview of this Bill. Some people were saying—I do not know how far it is correct—that recently the ex-officio membership of the Presidents of District Boards in the Regional Transport Authority was taken away by the Government because they felt that the wind had begun to blow in the opposite direction in District Board politics and that Malabar was a pointer. It was also said that Government feared that more and more opposition parties might get into the local boards. But I do not think that is the reason because the Hon. the Minister himself said on a previous occasion that there would not be any discrimination shown

[Sri T. C. Narayanan Nambiar] [14th December 1954]

in this respect. What I want to say is this. Whatever the reason, the Government must issue orders restoring the *status quo* by making the Presidents of District Boards members of the Regional Transport Authority.

12.40 p.m. "Government are sponsoring this Bill because it is said in the Statement of Objects and Reasons that in actual practice parties file all sorts of trivial cases directly before Government and this leads to a volume of papers and unnecessary waste of time by Government over questions which could be directly dealt with by the Regional Transport Authority. That is why section 64-A of the Motor Vehicles Act, 1939, has been repealed. But by a new clause in the present Bill, I mean clause 2, Government reserve to themselves the power to guide and direct the Regional Transport Authority to open any new route wherever necessary or to extend an existing route or to permit additional stage carriages to be put or to reduce the number of stage carriages, on any specified route. I think by the reservation of this power by Government, this will also lead to a lot of papers accumulating before Government. Representations may be pouring in from individuals requesting for the opening of this or that route. Therefore in fact even though by the repeal of Section 64-A of the previous Act, Government think of avoiding unnecessary filing of trivial cases before them and thus avoiding unnecessary accumulation of correspondence, yet by the present reservation of the power to direct and guide the Regional Transport Authority in the matter of opening new routes, they will again pave the way for accumulation of papers before them from parties who may be eager for opening new routes. Therefore it is better if to a certain extent the District Board Presidents and other non-officials are included in the Regional Transport Authority. Their inclusion will pave the way for successful functioning of the Regional Transport Authority and to a certain extent mitigate and minimise unnecessary accumulation of papers with the Government. I hope Government will give their consideration to this matter."

* SRI M. NARAYANA KURUP :—"Mr. Deputy Speaker, Sir, this is a department which comes in for very much criticism. This department earned its odium during the war years. After that not very much has been done to redeem its name. We know that during the war period a powerful vested interest monopolised the trade. Now only Government want to get rid of the monopolists to a certain extent. But they, like the old man of the sea, sit tight on the shoulders of Government and Government find it not possible to act contrary to their wishes. If I am correct, after the war was over the Government have abolished the fleet system with the result that anybody can compete in motor transport with any owner. In fact that is the one real safety for the passenger to be free from the monopolist system because we know, Sir, even now there are many routes which are monopolised by one single owner who never cares for the convenience of the passengers but is interested in his own pocket. In spite of the agitation in the Press

14th December 1954] [Sri M. Narayana Kurup]

and in spite of protests from the public, Government have not done anything. If a new man applies for any route or permit, inspite of all our laws, he seldom gets it. Therefore the evil of the monopoly so far as the convenience of the passengers are concerned still persists. I would request Government, now that there is no such emergency as in war years, that if they are not able to provide themselves the necessary conveniences for passengers, at least they should see to it that sanction for new routes are granted liberally to new applicants.

" I shall cite one small instance to show how the department works. The P.C.C. Societies in Malabar had their own private carriers. After rationing was abolished they had no use for them. Repeated requests were made to Government to permit the P.C.C. Societies to convert their private carriers into public carriers. But what did the department do? The P.C.C. Societies' request was not properly attended to. With the result, they had to undersell the lorries to a private individual. As soon as that private individual had bought those lorries, he was immediately able to get the necessary permission to register them as public carriers. That shows how the department works. This is only one of the many instances in which Government have shown preference to interested parties. In the refusal of permits to fresh applicants, there is no legal prohibition. It always happens that the monopolists succeed in ousting fresh entrants in the field. I would request Government to look into this matter carefully.

" I want to refer to an important point which has been raised on the floor of the House many times. I mean the minimum fare. In my district the minimum fare is 5 annas, between one furlong and one mile or five miles. This is really exorbitant. There is no competition, in the routes. For instance between the towns of Kozhikode and Palghat there are various suburbs within a radius of five or six miles which depend for their daily needs on the nearby towns. Therefore communication between them and the towns are absolutely necessary. I specifically mention two places, viz., Parli and Mundur. People there have been making requests to Government to link the two places. We have agitated for the opening of a bus route between Palghat and Parli and also for connecting Palghat and Mundur. The monopolists do not care for the convenience of passengers and Government do not allow fresh applicants into the field. The villages nearby are not connected with the towns. I have given some examples above. Let Government see to it that they give permits liberally for fresh applicants to open new bus routes thus connecting the suburbs, I mean some of the important villages, with the towns nearby. After all the distances to be covered between a village and the nearby town may not be more than five miles.

" The old system of monopoly still continues. The old monopolists sit tight on the shoulders of Government and do not allow new entrants into the field, with the result the monopolists amass

[Sri M. Narayana Kurup] [14th December 1954]

profits without in the least worrying to provide the necessary conveniences for passengers. I am sorry to say that Government have not paid sufficient attention to the comforts of passengers for they are concerned with the tax payable to them. I would be happy if hereafter at least either Government see themselves to the conveniences of passengers by opening new routes themselves or allow fresh private parties who would open new routes connecting important villages with the towns nearby and see to the convenience of passengers.

“ Thank you, Sir.”

* DR. K. B. MENON :—“ Mr. Deputy Speaker, Sir, transport as a general proposition is a very important one and particularly when it comes to bus transport it is something that affects the common man, particularly the poor man. Therefore it is very important. I do not wish to touch upon major issues like nationalization and other subjects. But I would like to touch upon a few issues that are of immediate importance. I have particularly to refer to the relationship that exists to-day between the bus services and the police. I do not know exactly what to suggest as a solution but I know that that relationship does not work well. Police still seem to dominate the regulation of services and they seem to enjoy privileges which the bus-owners grant to them simply because of their helplessness, namely, reservation of front seats, stopping of buses at police officers' houses in order to pick them, going out of the way in order to serve the police. In these ways and in very many other ways favours are extended to the police which are not quite warranted. I believe that Government should investigate into the problem and see to it that that control of the police that exists to-day is not made a monopolistic control liable to abuse in the hands of the police. This control should be shared by them with others, that the police should not be allowed to claim the privileges that they are claiming now and private owners should no longer have the inducement to grant the privileges which they are now compelled to give to the police under the present circumstances. Then there is the question of overcrowding which still persists. I had talks with the bus-owners in this matter and they are of the opinion that if no overcrowding at all is allowed in any bus the problem will be solved. Some buses when they run out of time go empty because the bus that goes previous to it gathers up all the passengers even though it may be overcrowded. Therefore, if the rules are strictly enforced, it may be possible to regulate the traffic in such a way as to avoid overcrowding in any bus. Overcrowding is one of the things which the police take advantage of in order to blackmail the private owners.

“ Another thing I wish to bring to the notice of the Hon. Minister is that often times these buses are converted into private carriers and loads are placed on the tops of buses. Ordinarily I believe that buses should take the passengers' personal luggage only, but often times the bus tops are overloaded. I have noticed this in

14th December 1954] [Dr. K. B. Menon]

buses coming from Ponnani. Sometimes even fish baskets are placed on the tops of the buses with the result that water drips inside and I have heard complaints from ladies sitting in the buses that their dress has been spoiled. In this way, the buses are converted into private carrier trucks. This matter should be looked into and this practice should be prohibited.

“ Another matter which I would like to refer to is about the so-called private taxis. These private taxis render some service to the public, especially in rural areas. I do not deny that. But they charge exorbitant rates even at places where there is no competition. When I went into the subject and tried to gather some information, I learnt that in England there was a system under which certain permits, B class or C class, are issued to these private taxi-owners. The matter deserves to be examined. I am not asking that these private taxis should be completely abolished or penalised, but I feel that it should be regulated and if it is properly regulated, not only will it be a source of income to the Government but it will also be a source of convenience to the public.

“ Yet another matter which I would like to touch upon is about associating non-officials with bus transport. I know a few instances where the bus-owners have been penalised for some fault of theirs, but that penalization is more the penalization of the public than that of the bus-owners themselves. I know one instance and I brought it to the notice of the Regional Transport Authority. If the bus-owner commits a mistake, his permit is suspended for a period of one week or ten days. No alternative buses are run on that route and for one whole week or ten days the bus traffic is completely at a standstill with the result that the public are seriously inconvenienced. I myself experienced this once and I wrote to the Regional Transport Authority, but subsequently the same mistake was repeated, not in the same place but elsewhere. If a bus-owner commits a mistake and if his permit is suspended for a certain time, alternative buses should be run on that route so that the public may not suffer. There was a Bus Advisory Committee. I do not know what became of it. Last time when I mentioned about this to the Hon. Minister in-charge, he told me that the Committee would meet. I do not know whether it has met. There must be an advisory body with which the people may be associated in some way so that problems of bus transport may be discussed.”

* SRI T. ANANTA PAI :—“ Mr. Deputy Speaker, Sir, we are now discussing an amendment to the Motor Vehicles Act, 1939, whereby the Government seek to give up certain powers which they have been exercising. Even when they give up some of their powers, they are being accused, while they are always accused for taking additional powers. When in the name of decentralization it is said that matters should be disposed of at district levels, I do welcome this measure whereby a chance is given to the district authorities to come to quick decisions. Of course, opportunity has

[Sri T. Ananta Pai] [14th December 1954]

been taken to comment on the recent decision of the Government that there should not be any non-officials on the Regional Transport Authority with particular reference to the exclusion of the District Board Presidents. There was a lot of criticism against the non-official members themselves and an agitation was started at one time that elected representatives like Members of the Legislative Assembly or District Board Presidents should not serve on the Regional Transport Authority. Some hon. Members have pointed out that it is just because certain political parties are coming into power so far as the District Boards are concerned that this exclusion has been sought for. I am afraid they are trying to attribute motives, which is not at all warranted. If our reading of the situation is correct, it is not any other party but the party in power, namely, the Congress, that has come into power so far as the majority of District Boards are concerned and there has been a clamour from various District Boards that their Presidents should be included in the Regional Transport Authority. Elected representatives as we are, I am afraid we are quite liable to be influenced in several ways and motives, which are attributed to officials, namely, that they are corrupt and so on, could also be equally attributed to us, however fair our decisions might be. It is a doubtful question whether our officials could be generally classified as corrupt. It is quite open to us to bring it to the notice of the Government where such cases of corruption occur and set matters right whenever necessary.

“ So far as the criticisms against the department are concerned, I do not know how far it is relevant to discuss them here, but I would like to draw the attention of the Hon. Minister to the fact that papers which go before the Central Road Traffic Board are not disposed of as quickly as we like them to be, on account of some regulation or other. Now, under the Local Development Schemes, the Community Projects and the National Extension Service Schemes, we are putting up a number of new roads. The desire of the villagers that additional bus routes should be opened so that buses may come to their villages is a genuine one. If it is only a question of bullock-cart track, it is not necessary to take up so many schemes and spend a lot of money. The Central Road Traffic Board insists upon a certain standard so far as the roads are concerned. Unless the road conforms to the prescribed standard, no bus route will be sanctioned. Many of the roads would not get improved unless the bus routes are sanctioned. Very often the Local Bodies are apt to give more attention to roads where buses ply than to others. Under these circumstances, I would request the Hon. Minister to consider whether it would not be possible to enlarge the scope of these regulations and extend the bus routes to the villages. Unless this is done, most of the roads will not be of much use so far as the villages are concerned.

“ Then, I would like to point out the inordinate delay in the grant of permissions. Recently the Madras Government put up a bridge called ‘ Putthiga Bridge ’ at a cost of about Rs. 6.5 lakhs.

14th December 1954] [Sri T. Ananta Pai]

We got it opened just before the monsoon so that passengers going to Mysore frontier and Bombay could get the benefit of this bridge. Formerly, before this bridge came into existence, buses used to ply up to the place where this bridge has been put up and stop there. The passengers had to cross the ferry and go to the other side and then they would get into another bus. But, unfortunately, even after this bridge has been opened, the same bus could not proceed beyond that bridge because the necessary permission could not be obtained from the Regional Transport Authority in spite of the fact that four or five months have elapsed. The passengers are put to considerable difficulty. They have to get down at one end, walk over some distance and then get into the bus at the other end even during heavy rains. In spite of so many representations, the necessary permission is not yet forthcoming. I do hope that the Hon. Minister in charge will look into complaints like these and try to redress the grievances as early as possible. If the rules stand in the way, I hope that they will be amended suitably. So far as the question of the Government giving up their powers is concerned, I do hope that this Bill is a welcome measure and nobody can accuse them for giving up some of the powers which they have been exercising so far. I thank you, Sir, for the opportunity given to me to speak."

SRI P. B. K. RAJA CHIDAMBARAM:—"கனம் மன்றத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவை யார் வரவேற்பார்கள் என்று நான் நினைத்தேனே அதற்கு நேர் எதிராக அவர்கள் பலமாக எதிர்த்ததைக் கண்டு வியப்படைந்தேன். குறிப்பாக எதிர்க்கட்சி நண்பர்கள், அரசாங்கம் இதுவரை அனுபவித்து வந்த அதிகாரத்தை, தங்கள் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களுக்குச் சலுகை காட்ட வாய்ப்பு அளிக்கும் அதிகாரத்தை வேண்டாமென்று விடுவதைத் தவிர மூன் வந்ததைக் குறித்து வரவேற்பார்கள் என்று நினைத்தேன். ஆனால் அவர்கள் ஏனோ இதை பலமாக எதிர்த்திருக்கிறார்கள்.

"ஸ்ரீ கோபாலன் அவர்கள் இந்தச் சட்டம் அமுலுக்கு வருகின்ற காலத்தில் முடிவுருமலிருக்கின்ற எல்லா அப்பீல்களும் சர்க்காராலேயே தீர்க்கப்படவேண்டுமென்று ஒரு திருத்தம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவரது திருத்தத்தை நமது சபை ஏற்றுக் கொள்வது இந்தச் சட்டத்திற்கே முரணாக இருக்குமென்று நினைக்கிறேன். இனி வரப்போகும் அப்பீல்கள் எவ்வாறு தீர்க்கப்படுமோ, அவ்வாறே இவைகளும் தீர்க்கப்படலாம்.

"இரண்டாவது இதுவரையில் அரசாங்கத்தார் 64வது விதியின் கீழ் சர்க்காருக்குள்ள அதிகாரத்தின்படி டிரான்ஸ் போர்ட் அதிகாரிகள் கொடுத்த தீர்ப்பை மாற்றவேண்டுமென எத்தனை கேஸ்கள் வந்திருக்கின்றன என்று பார்த்தால் அவைகளில் பெரும்பாலும் பஸ் பர்மிட் யாருக்குக் கொடுக்கப்பட்டது என்பதைப்பற்றி எழுந்த தகராறே அதிகமாக இருக்கும். அதற்குக் காரணம் இப்படிப்பட்டவர்களுக்குத்தான் பஸ் பர்மிட் வழங்க வேண்டுமென்று திடீர்ப்பட்டமாக இதுவரையில் வரையறுக்கப்பட்டதுதான். நானும் கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளாக ஆர். டி. ஏ. யில் ஒரு அங்கத்தினராக இருந்த காரணத்தால் இதைப்பற்றி அனுபவத்துடன் கூறமுடியுமென்று நினைக்கிறேன். குறைந்தது மூன்று பஸ்களாவது ஒரு நபருக்கு இருக்கவேண்டும் என்று சர்க்கார் உத்திரவு இருக்கிறது. ஆனால் இன்றைக்கு ஜில்லாக்களிலுள்ள ஆர்.டி.ஓ. ஒரு பஸ் உடையவருக்கு இன்னும் இரண்டு பஸ் விட பர்மிட் கொடுத்தால் மூன்று பஸ்களாக வழியிருக்கிறது என்றும் சமாதானம் சொல்லி தங்கள் இஷ்டம்போல் பஸ் பர்மிட் வழங்க இடமிருக்கிறது. இதைச் சொல்லும்

[Sri P. B. K. Raja Chidambaram] [14th December 1954]

போது நான் ஜில்லாவில் இருக்கும் ஸ்தாபனங்களைப் பற்றிக் குறைகூற முற்படவில்லை. பர்மிட் வழங்குவதில் சட்டதிட்டங்கள் திட்டவாட்டமாக வரையறுக்கப்படவில்லை. அரசாங்கத்தார் இதில் கவனம் செலுத்தி தங்கள் கொள்கையை முடிவு செய்ய வேண்டுமென்று சொல்லவே விரும்புகிறேன். சமீபத்தில் இதுவிஷயமாக ஒரு உத்தரவு பிறப்பிக்கப்பட்டிருப்பதை அறிய மகிழ்ச்சியடைகின்றேன். அதேபோல் சட்டத்தின்கீழ் விதிகள் செய்து இந்தவிதமான கொள்கையைதான் கடைப்பிடிக்கவேண்டுமென்று வரையறுத்துவிட்டு, ராமனுக்குப் பர்மிட் வழங்கப்பட்டதா, கோவிந்தனுக்குப் பர்மிட் வழங்கப்பட்டதா என்பதைப் பற்றி அரசாங்கம் கவலைப்படாமல் அதை அதிகாரிக்கே விட்டுவிட்டு, அதேசமயத்தில் அம்மாதிரி பர்மிட் வழங்குவதல்லாத வேறு பொது நல கொள்கை மீது எழும் அப்பீல் களை முடிவு செய்து தீர்மானிக்கும் அதிகாரத்தை மாத்திரம் அரசாங்கம் வைத்துக் கொள்வதற்கு நாம் அரசாங்கத்தைப் பாராட்டாமலிருக்க முடியாது.

“ஆகவேதான் இந்தச் சட்டத்திற்குக் கொடுத்திருக்கக்கூடிய திருத்தங்களை வாபஸ் பெற்றுக்கொண்டு இந்தச் சட்டத்தை ஒருமுகமாக ஆதரிக்க வேண்டுமென்று எதிர்க்கட்சி நண்பர்களை நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

“அதேசமயத்தில் ஸி.ஆர்.டி.பி. முடிவு மீது யாருக்கு அப்பீல் செய்வது என்ற பிரச்சனையில் அப்பீல் செய்வதற்கு ஹைக்கோர்ட்டில் ரிட் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். ரிட்டின் முடிவுப்படி உத்தரவை யார் அமுல்படுத்துவது என்றதொரு சந்தேகமும் இருக்கின்றது. அந்தச் சந்தேகங்களையும் தீர்த்து வைக்கும் முறையில் சர்க்கார் இந்தச் சட்டத்திலேயே ஏதாவது திருத்தங்களை இப்பொழுது இல்லாவிட்டாலும் கூட பின்னராவது செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்த மசோதாவை எல்லோரும் ஆதரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.”

1-05
p.m.

* SRI R. KRISHNAN :--“ മിസ്റ്റർ സ്പീക്കർ, സർ, ഈ ബില്ലിന് ശ്രീ കെ. പി. ഗോപാലൻ അയർവെപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ഭേദഗതിയെ ഞാൻ അനുകൂലിക്കുന്നു. ബസ്സു മുട്ടുകൾ കുത്തകയായി അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളതുകൊണ്ട് യാത്രക്കാർക്ക് വളരെയധികം കഷ്ടപ്പാടുകളുണ്ടു്. ബസ്സുകൾ സമയത്തു് കിട്ടുന്നില്ല. ചിലപ്പോൾ ഒരു മണിക്കൂറോ രണ്ടു് മണിക്കൂറോ അല്ല, അഞ്ചു് എട്ടു് മണിക്കൂർ കാത്തുനിന്നാലും ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ ബസ്സു് കിട്ടുന്നില്ല. കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ കാടിക്കാൻ തയ്യാറുള്ള ആളുകൾ പെർമിറ്റിനെ അപേക്ഷിച്ചാലും അനുവദിച്ചു കൊടുക്കുന്നില്ല. മിനിമം ഫെയറിനെ സംബന്ധിച്ചും ഒരു പറയാനുണ്ടു്. ഇപ്പോൾ ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ ചാർജ്ജ് 5 അണയാണ്. ഒരു മൈലല്ല, ഒരു ഫർല്ലോൺ പോകുന്നള്ളവെങ്കിലും 5 അണ കൊടുത്തേ തരിയാകൂ എന്ന നിലയാണ് ഇന്നുള്ളതു്. ഇതു് വലിയ അനിതിയാണ്. കുറഞ്ഞ ചാർജ്ജ് ഒരുണയായി കുറയ്ക്കണമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. അതുകൊണ്ടു് ബസ്സു് മുതലാളിമാർക്കു നഷ്ടമെന്നും ഉണ്ടാകാൻ പോകുന്നില്ല. കാരണം, കുറഞ്ഞ ചാർജ്ജ് കൂടുതൽ യാത്രക്കാരെ ആകർഷിക്കും. കുറഞ്ഞ ചാർജ്ജിൽ കൂടുതൽ യാത്രക്കാർ യാത്രാസൗകര്യം നൽകാൻ ബസ്സു മുതലാളിമാരെ നിബന്ധിക്കുന്നു.

“മററൊരു പ്രശ്നം കാവർലോഡിങ്ങാണ്. പോലീസുകാർ ബസ്സിൽ സെക്ഷനുള്ള അനുവദിക്കുന്നതുകൊണ്ട് കാവർലോഡ് കണ്ടപിടിച്ചാലും അവർ തടയാൻ കൂട്ടാക്കുന്നില്ല. പോലീസുകാർ ടിക്കറ്റുവാങ്ങാനെ ബസ്സിൽ യാത്രചെയ്യുന്നതുകൊണ്ടായിരിക്കണം. കാവർലോഡിനെതിരിയിൽ കർശനമായ നടപടികളെടുത്തേ തീരൂ. തൊഴിലാളികളുടെ കാർയ്ക്കത്തെപ്പറ്റിയും രണ്ടുവർഷം പരഞ്ഞുകൊള്ളട്ടെ. ആറു മാസം സമ്പൂർണ്ണമരണമരിക്കാത്തതൊന്നെന്ന് നിയമത്തെ ചില ബസ്സുകൾ വകവെക്കുന്നില്ല. പല കമ്പനികളിലും രണ്ടും മൂന്നും കൊച്ചുമായ തൊഴിലാളികൾക്ക് ജോലിയിരിക്കുമ്പോൾ മറ്റൊരുവരുടെയോ അനുവദിക്കാത്ത അവരെ വേറും ടൈപ്പിസ്റ്റ് ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നുണ്ട്. എന്ന് മാത്രമല്ല മിനിമം വേജസ് ആക്ട് നടപ്പിൽ വരുത്തുന്നില്ല. ബോണസ് നിശ്ചയിക്കുന്നു. കാവർലോഡ് വക്ക് ചെയ്യുന്നു. ട്രെയിഡ് യൂണിയൻ പ്രവർത്തനങ്ങളിലേർപ്പെടുന്നവനെ കാരണം പറഞ്ഞ് ചിലപ്പോൾ പട്ടികയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും മറ്റൊരത്തിലുള്ള പക്ഷപാതകളും ധാരാളം നടക്കുന്നുണ്ട്. ഇനിപ്പറയുന്ന രോഡുകൾ നന്നാക്കുന്ന കാര്യമാണ്. റോഡുകൾ നന്നാക്കി സൂക്ഷിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഇന്ന് വലിയ മാറ്റമാണ് കാണുന്നത്.

14th December 1954] [Sri R. Krishnan]

உய்வாறியாவைக்கிட்டு, ரோஸ்கூட வடகர மோலையில்தான் கிடைக்கிறது. ப்ரேது கட்டி உச்சகாலத்தில் ஹெலிகாப்டர் வடகர கேடும் ஸ்தாபிக்கின்றன. ஹெலிகாப்டர் வடகர பவிராணிகளானதிலுள்ள ஸ்தாபனம் உண்டாகின்றன உத்தரவு ஸ்தாபிக்கிறது. ஸ்ரீ கெ. பி. ரோஸ்கூட வடகர மோலையில்தான் ஸ்தாபிக்கிறது.

* **SRI S. RAMALINGAM** :—“கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் வாகன சட்டத் திருத்த மசோதாவை சர்க்கார் கொண்டு வந்திருக்கக்கூடிய நோக்கத்தை விவரிக்கும்போது ஸ்ரீ ராஜா சிதம்பரம் சொன்னது போல சர்க்கார் தங்களுக்கு இருக்கக் கூடிய அதிகாரத்தை விட்டுக் கொடுக்கின்றதாக எண்ணினாலும் கூட அதேசமயத்தில் வேறு சில அதிகாரங்களைக் கேட்கிறார்கள். அதாவது முக்கியமான கேஸ்களில் ரீஜனல் டிரான்ஸ்போர்ட் அதிகாரிகளுக்கோ அல்லது ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அதிகாரிகளோ புதியதாக சில இடங்களில் பஸ் ஸ்டாண்ட் ஆரம்பிப்பதற்கும், ஏற்கெனவே இருக்கக்கூடிய ஸ்டாண்டுகளையே அதிகப்படுத்துவதற்கும், ஒரு குறிப்பிட்ட ஸ்டாண்ட் சென்று கொண்டிருக்கும் பஸ்களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்துவதற்கும், குறைப்பதற்கும் தக்க உத்தரவுகளை போடக்கூடிய அதிகாரத்தை சர்க்கார் தற்போது கேட்கிறார்கள்.

1-07
p.m.

“நாங்கள் இந்த மசோதாவை ஏன் பொறுக்குக் கமிட்டிக்கு அனுப்ப வேண்டுமென்று திருத்தம் கொடுத்திருக்கிறோம் என்பதற்கு சொல்ல விருப்புகிறேன். நமது நாடு கிராமங்கள் அதிகமுள்ள நாடு. கிராமங்களில் உற்பத்தியாகக் கூடிய விவசாயப் பொருள்கள் வேறு இடங்களுக்கு வந்து சேருவதும், நகரங்களில் உற்பத்தியாகக் கூடிய தொழிற்பொருள்கள் கிராமங்களுக்குச் செல்லவேண்டியதும் மிக அவசியமாக இருக்கிறது. இதற்கு மிக முக்கியமானது நல்ல போக்குவரத்து வசதியேயாகும். நல்ல போக்குவரத்து வசதி செய்யப்பட்டிருப்பது நாட்டு மக்கள் எல்லோருக்கும் மிக உபயோககரமானதாக இருக்கும். நாட்டிலே நல்ல போக்குவரத்து வசதியைச் செய்து கொடுப்பது சர்க்காரின் பொறுப்பாகவும் இருக்கிறது. இன்றைக்கு வந்திருக்கக் கூடிய சட்டம் நமது தேசிய சர்க்கார் வருவதற்கு முன்பாகவே ஏற்படுத்தப்பட்ட சட்டம். இதில் பல குறைபாடுகள் இருக்கின்றன.

“குறிப்பாக நாட்டு மக்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதியை ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதற்காக டிரான்ஸ்போர்ட் அதிகாரிகளுக்குக் கொடுக்கப்படும் அதிகாரங்களை வரையறுக்கக் கூடிய விதிகளை நன்கு பரிசீலனை செய்ய வேண்டியது மிகவும் அவசியமாகும். இந்த சட்டத்தின் கீழ் பஸ் முதலாளிகளிடமிருந்தும், டாக்ஸி முதலாளிகளிடமிருந்தும், லாரி முதலாளிகளிடமிருந்தும் சர்க்கார் வரி வசூல் செய்கிறார்கள். ஏற்கெனவே இந்த வரிகளின் பெரும் பகுதி ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுக்கு சென்று கொண்டிருந்தன. இப்பொழுது சர்க்காரே நேரடியாக வசூல் செய்து ஒரு பகுதியை ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுக்குக் கொடுக்கின்றார்கள். சென்னை நகரத்தை எடுத்துக் கொண்டால், சென்னை கார்ப்பரேஷன், சர்க்கார் வசூலிக்கும் இம்மாதிரியான வரிப் பணத்தின் பெரும்பகுதியைத் தங்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று சர்க்காருக்கு விண்ணப்பம் போட்டிருக்கிறது. ரஸ்தாக்களைப் பராமரிக்கும் பொறுப்பு கார்ப்பரேஷனுக்கு இருப்பதால் அவர்களுக்கு அதிகமாகப் பணம் தேவைப்படுகிறது என்று அதற்கு அவர்கள் காரணம் கொடுக்கிறார்கள். அதைச் சர்க்கார் இன்னும் கவனித்ததாகத் தெரியவில்லை. இது விஷயமாக சர்க்கார் பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று பல இடங்களில் மந்திரிகளால் சொல்லப்பட்டு வருகிறதே தவிர ஒரு முடிவுக்கும் இன்னும் வந்ததாகத் தெரியவில்லை. இந்த நிலைமையைப் பூராவாகப் பரிசீலனை செய்யவேண்டும். போக்குவரத்தைப் பாதுகாக்கக் கூடிய முறையிலும் பொதுஜனங்களுக்கு வசதி செய்துகொடுக்கக்கூடிய முறையிலும் சர்க்கார் நல்லதொரு முடிவுக்கு வரவேண்டும். போக்குவரத்து சாதனங்களில் ஈடுபட்டிருக்கக்கூடிய தொழிலாளிகளான பஸ்கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள், ஓர்க்ஷாப்பியல் வேலை செய்யும் தொழிலாளிகள் ஆகியவர்களுக்குத் தேவையான உரிமைகளைப் பாதுகாக்கக்கூடிய முறையிலே என்ன காரியங்களைச் செய்யவேண்டுமோ அந்த முறையில் இந்தச்

சட்டத்தைத் திருத்தவேண்டுமென்று யோசிப்பதற்காகத்தான் நாங்கள் இதைப் பொறுக்குக் கமிட்டிக்கு விடவேண்டுமென்று கேட்கின்றோம். சர்க்கார் தங்களுக்கு ஏற்கெனவே இருக்கும் அதிகாரத்தில் ஒரு சிறு இடத்தை விட்டுக்கொடுத்து விட்டதனால் நாம் அந்த மசோதாவை அப்படியே அங்கீகரிக்கவேண்டுமென்பது சரி அல்ல. கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ ராஜா சிதம் பரம் அவர்கள் சொல்லியது போல, சர்க்கார் தங்களுக்கு வரக்கூடிய அதிகாரத்தின் ஒரு பகுதியைத்தான் விட்டிருக்கிறார்கள்., பூராவாக விட்டு விடவில்லை என்று நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

‘ The authority prescribed under sub-section (1) for the purpose of hearing appeals may either of its own motion or on application made to it, call for the records of any Regional Transport Authority or the State Transport Authority as the case may be for the purpose of satisfying itself as to the legality, regularity or propriety of any order made by such Transport Authority against which no appeal is provided for . . . ’

அப்பீல் இல்லாத இடங்களில் அப்பீல் வாங்குவதற்கான உரிமைகள் இப்பொழுதும் சர்க்காருக்கு இருக்கத்தான் செய்கின்றன. அந்த மாதிரி சில இடங்களில் சர்க்காருக்கு அதிகாரம் கிடையாது. சர்க்காரிடமிருந்து அநிகாரத்தை எடுத்துவிட்டு அதற்குப்பதிலாக வேறொரு அப்பீல் ட்ரைபுனலை ஏற்படுத்தலாம். விற்பனை வரி சம்பந்தமான தாவாக்களை பிரச்சனைகளில் தீர்ப்பளிப்பதற்கான ஒரு அப்பீல் ட்ரைபுனல் இருக்கிறது. அந்தமாதிரி ட்ரைபுனல் ஏற்படுத்தி, அதன்மூலம் பைசல் செய்வதற்கோ ஹைகோர்ட்டுமூலமாகப் பைசல் செய்வதற்கோ இதில் வழி வகை வேண்டும். ஏனென்றால் சர்க்கார் சென்ற காலங்களில் தங்களுக்கு சாதகமான காரியங்களைச் செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள். தங்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்குச் சலுகை கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்பது உண்மை. அந்தமாதிரி அதிகாரம் அவர்களுக்கு இருக்கக்கூடாது. அது நீக்கப்படவேண்டும் என்பதும் உண்மை. அதேசமயத்தில் உண்மையிலேயே பாதிக்கப்பட்டிருப்பவர்கள், தங்களுக்கு தீங்கு இழைக்கப்பட்டுவிட்டது என்று கருதும் மக்கள் தங்களுடைய குறைகளை நிவர்த்தித்துக் கொள்ளும்பொருட்டு அப்பீல் செய்து பரிசாரம் காண்பதற்கு சட்டத்தில் இடம் இருக்கவேண்டும். போதிய வசதி தற்போது இல்லை. ஒரே தடவைதான் அப்பீல் செய்துகொள்வதற்கு உரிமை இருக்கிறது. ஆகவே, ட்ரைபுனல் ஏற்படுத்த வேண்டும், அல்லது ஹைகோர்ட்டுக்கு அப்பீல் செய்துகொள்வதற்கான முறையிலே சட்டத்தில் வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும். இந்த மசோதா சம்பந்தப்பட்ட பொதுமக்கள், பஸ் முதலாளிகள், தொழிலாளிகள் இருக்கிறார்கள். இவர்கள் எல்லோரையும் கலந்தாலோசித்து நல்ல முறையில் நாம் சட்டங்கள் கொண்டுவரவேண்டும். ஆகவேதான் இந்த மசோதாவைப் பொருளுக்குக் கமிட்டிக்கு விடவேண்டும் என்று இந்தச் சபைக்கு ஆலோசனை கூற விரும்புகிறேன்.”

* **SRI K. MADHAVAN NAMBIAR:**—“മിസ്റ്റർ സ്പീക്കർ, സർ, ഈ ബില്ലിനെപ്പറ്റി ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ ചില ബസ്സുകൾക്കുള്ളപ്പറ്റി പ്രത്യേകം ചിലതു പറയണമെന്നു തോന്നുന്നു. റോഡുമാർഗ്ഗമൊന്നെ ഗതാഗതത്തിനു സൗകര്യമില്ലാത്ത ഉൾപ്രദേശങ്ങൾ പലവുമുണ്ട്. ഉദാഹരണം പറയുകയെന്നെങ്കിൽ ചിറയ്ക്കൽ, താലൂക്കിൽ ഇരിപ്പൂർ മുതലായ ഉൾപ്രദേശങ്ങളിൽ ബസ്സുമാർഗ്ഗമൊന്നെ ഗതാഗതത്തിനു മറ്റു യാതൊരു സൗകര്യങ്ങളുമില്ല. അങ്ങനെയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ കാടിക്കാൻ ആളുകൾ തയ്യാറായാലും വെർമിററ കൊടുക്കാതിരിക്കുന്ന ഒരു നയമണ് ഇന്നു കണ്ടുവരുന്നത്. ചില മെമ്പർമാർ റൂട്ടുകളിൽ കൂട്ടിൽ സബ്സിഡിജാക്കുന്നതുകൊണ്ട് അത്രക്കു വളരെ കേൾക്കും അനുഭവിക്കുന്നുണ്ട്. കണ്ണൂർ-കോഴിക്കോട്, കൂട്ടപ്പുഴ-തലശ്ശേരി മുതലായ മെമ്പർമാർ റൂട്ടുകളാണ്. ആ റൂട്ടുകളിൽ കൂട്ടിൽ സബ്സിഡിജാക്കുന്നതുകൊണ്ട് കുറഞ്ഞ ട്രൂം മാത്രം യാത്ര ചെയ്യേണ്ടുന്ന ആളുകൾക്കും, പ്രത്യേകിച്ചും വിദ്യാർത്ഥികൾക്കും വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. സ്കൂൾകുട്ടികൾക്കും മറ്റും സമയത്തിനു ബസ്സുകിട്ടുന്നില്ല. അത്തരം റൂട്ടുകളിൽ കൂട്ടിൽ സബ്സിഡിജാക്കും അനുഭവിക്കണം. ബസ്സുകൾക്കുതന്നെ ഇല്ലാത്ത ചില റൂട്ടുകളാണ്. അങ്ങനെയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിലും പുതിയ സബ്സിഡിജാക്കും അനുഭവിക്കണം. ബസ്സ് ചാർജ്ജിനെപ്പറ്റിയൊക്കെ ഒരു വാക്കു പറയാനുണ്ട്. ഇന്നു സാമാന്യമായിട്ടുള്ള വില വളരെ കുറവാണ്.

A-7

[Sri M. Kalyanasundram] [14th December 1954]

கொள்கையில் மாறுதல் ஏற்படுத்தினால் தாங்கள் நியமித்திருக்கக்கூடிய ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டி புறக்கணிக்காது. அப்படிக்காரியங்கள் செய்ய வேண்டிய அவசியம் என்ன? மசோதா கொண்டுவர அதிகாரம் இல்லாமல் இல்லை. யோசனையைக் கேட்டிருந்தால் அந்த மசோதா இன்னும் சிறப்புடையதாக இருந்திருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

“பஸ் பர்மிட்டுகள் வழங்குவதைக் குறித்து முன்கூட்டியே வி.ஆர்.டி.பி., ஆர்.டி.ஏ. உத்தரவு கொடுப்பதற்கு அதிகாரத்தை சர்க்கார் இப்பொழுது எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். எந்த அதிகாரத்தை விட்டுக் கொடுத்திருக்கிறார்களென்றால், ஆர்.டி.ஏ., வி.ஆர்.டி.பி. போடக்கூடிய உத்தரவுகளில் தலையிட்டு மாற்றுவதற்குள்ள அதிகாரத்தைத்தான் இப்பொழுது விட்டுக்கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஏனென்றால், வேண்டியவர்கள், வேண்டாதவர்கள் என்ற முறையில் காரியங்கள் செய்யப்பட்டுவிட்டதாகக் குற்றச்சாட்டுகள் வருகின்றன என்ற காரணத்தால் இந்த அதிகாரத்தை விட்டுக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று நான் நினைக்கிறேன். அதை வர வேற்கலாம். ஆனால், அதேமுறையில் இன்னும் மற்ற பிரச்சனைகளையும் சர்க்கார் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

1-20
p.m.

“உதாரணமாக பஸ் பர்மிட் வழங்குவதில் சிறு முதலாளிகளை அழித்து பெரும் முதலாளிகளைப் பாதுகாக்கக்கூடியதாக இப்போதைய முறை யிருக்கிறது. எப்படி என்றால் இதுவரை மூன்று பஸ்களுக்கு குறையாமல் ஒவ்வொருவரும் வைத்திருக்க வேண்டுமென்ற விதி இருந்தது. அதை இப்பொழுது சர்க்கார் மாற்றுவதற்கு முயற்சி செய்திருக்கிறார்கள். அது உத்தரவாக பிறப்பித்துவிட்டார்களோ என்னவோ தெரியவில்லை. உத்தரவு வெளியிடக்கூடிய நிலைமையில் இருக்கின்றது என்று நிச்சயமாக நம்புகிறேன்.

“திட்டக்கமிஷன் சர்க்காருக்கு ஒரு யோசனை சொல்லியது. அதாவது ஒரு பஸ்முதலாளி எத்தனை பஸ்களை விடலாம் என்ற ஒரு எண்ணிக்கையை நிர்ணயிக்க வேண்டும். அவர்களுக்கு பொருளாதார வசதி லாப கரமாக இருக்கக்கூடிய அளவுக்கு இருக்கவேண்டும் என்று அவர்கள் வழிகாட்டியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கக்கூடிய வாசகம் **Economic and Viable Unit** ஆக அமைக்க வேண்டும் என்பது. ஒரு முதலாளிக்கு ஒரு பஸ்மட்டும் இருந்தால் அது பிரயோஜனப்படாது என்ற நல்ல எண்ணத்துடன் திட்டக்கமிஷன் அந்த யோசனையைக் கொடுத்திருக்கிறது. ஆனால் நம்முடைய சர்க்கார் என்ன செய்கிறதென்றால் 20 பஸ்கள் இருக்கக்கூடியது தான் ஒரு unit ஆக இருக்கவேண்டும் என்ற யோசனையை சர்க்கார் அவர்கள் கொண்டுவந்தார்கள். அதிலும் இப்பொழுது சர்க்காருடைய லிஸ்டிலுள்ள எல்லா முதலாளிகளும் அந்த 20 பஸ்கள் கொடுக்கக்கூடிய ஒரு திட்டம் இருக்கிறதா என்றால் இல்லை. அதற்கு பதிலாக யார் யார் 17, 18 பஸ்கள் வைத்திருக்கிறார்களோ அவர்களுக்கு அதிகமாகக் கொடுத்து 20 ஆக்கிவிடவேண்டும் என்ற திட்டத்தைக் கொண்டுவந்தார்கள். இந்தப்பக்கத்தில் இருக்கக்கூடிய அங்கத்தினர்களும் அந்தப்பக்கத்தில் இருக்கக்கூடிய அங்கத்தினர்களும் இதை யோசனை செய்துபார்க்கவேண்டும்.

“ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டியில் இது விஷயம் வந்த போது நாங்கள் அதை எதிர்த்து வாதாடினோம். ஒரு முதலாளி குறைந்த பட்சம் ஐந்து பஸ்களாவது வைத்திருக்கவேண்டும் என்ற ஒரு திட்டத்தை வைத்தால் அது வரவேற்கக்கூடியதாயிருக்கும். ஒன்று அல்லது இரண்டு பஸ்களை வைத்திருக்கக்கூடியவர்கள் குறைந்த பட்சம் ஐந்துபஸ்கள் வைத்து நடத்தலாம் என்ற ஒரு நிலைமையைச் செய்யவேண்டும். 20 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கக்கூடியவர்களுக்கு அடிஷனல் ரூட்டு கொடுக்கக்கூடாது என்று உத்தரவிட்டால் வரவேற்கக்கூடியதாயிருக்கும். ஆனால் புதிது புதிதாக பர்மிட்டுகள் யாருக்கு கொடுக்கப்படுகிறது? டி.வீ.எஸ். ஸ்தாபனத்தைப் போன்ற 100 அல்லது 120 பஸ்கள் வரையில் வைத்திருக்கக்கூடியவர்களுக்கு மேலும் மேலும் அதிக ரூட்டுகள் கொடுக்கப்படுகின்றன. ஆனால்

14th December 1954] [Sri M. Kalyanasundram]

இரண்டு மூன்று பஸ்களை வைத்திருக்கக்கூடிய சிறிய முதலாளிகளுக்கு அதிக ரூட் கிடைப்பது குதிரைக்கொம்பாகயிருக்கிறது. பெரிய பஸ் முதலாளிகளை பாதுகாக்கக்கூடிய ஒரு கொள்கையாகத்தான் இருக்கிறது.

“Economic and Viable Unit என்று வைத்து ஒருவருக்கு குறைந்த பட்சம் 10 பஸ்கள் இருக்கவேண்டுமென்று நிர்ணயித்து, 7, அல்லது 8 பஸ்கள் வைத்திருக்கக்கூடிய ஒரு முதலாளிக்கு மேற்கொண்டு சில ரூட்டுகளைக் கொடுத்து, 10 பஸ்களுக்கு மேற்பட்டு வைத்து நடத்தக்கூடிய முதலாளிகளை சிருஷ்டிக்கவிருப்புகிறார்கள். இதன் விளைவு என்ன? ஒன்றிரண்டு பஸ்களை வைத்திருக்கக்கூடிய சிறிய சிறிய முதலாளிகள் அவைகளை விற்றுவிட்டுப் போகவேண்டிய நிலைமைதான் ஏற்படும். அப்படிப்பட்டவர்களுக்கு இனி கொடுக்கக்கூடிய புது ரூட்டுகளைக் கொடுத்து மேலும் இரண்டு மூன்று பஸ்களை விடுவதற்கு சர்க்கார் அனுமதி கொடுக்கமாட்டார்கள். ஆனால் 7 அல்லது 8 பஸ்கள் வைத்திருக்கக்கூடியவர்களுக்கு புது ரூட்டுகள் கொடுக்கப்படும். இதன் விளைவாக சிறு பஸ் ஆபரேடர்கள் தொழிலைவிட்டு விட்டே வேலையில்லாமல் திண்டாடவேண்டிய நிலை ஏற்படும். ஆகவே இந்த யோசனையை சர்க்கார் புனராலோசனை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

“பஸ் பர்மிட் வழங்குவதில் திட்டவாட்டமான விதிகளைச் சர்க்கார் ஏற்படுத்தவில்லை. அப்படிச் செய்திருந்தால் அந்த விதிகள் இந்தச் சட்டத்தின் மூலம் கொண்டுவரலாம். ஆனால் அந்த மாதிரியான எண்ணம் சர்க்காருக்கு கிடையாது. அவ்வாறு திட்டவாட்டமான விதிகள் சர்க்காருக்கு கிடையாதென்று நாங்கள் மட்டும் கூறுவதல்ல. நீதிபதிகள் பல சந்தர்ப்பங்களில் கோர்ட்டில் சர்க்கார் வக்கீல்களிடத்தில் எடுத்துறைத்திருக்கிறார்கள். சர்க்காரும் ஒரு நிச்சயமான, ஒரு நிலையான விதியை ஏற்படுத்தி அந்த விதியின்படி சர்க்கார் லீ.ஆர்.டி.பீக்கு உத்தரவு போடவேண்டுமென்று ஹைகோர்ட்டு நீதிபதி கூறி இருந்தம்கூட, நம்முடைய சர்க்கார் அப்படி விரிவான விதிகளை ஏற்படுத்தி அவற்றை வைப்பதற்கு முன் வராமல் இப்போது தற்காலிகமாக சில மாறுதல்களை செய்வதற்கு அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கக்கூடிய திருத்தங்கள் ஒப்புக்கொள்ளக்கூடியதாயில்லை. என்ன மாறுதல் செய்யவேண்டுமென்று யோசனை செய்வதற்குத்தான் இதை செலக்ட் கமிட்டிக்கு விடவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

“பஸ் நடத்துவதில் சர்க்கார் இஷ்டப்படி தலையிடுவதற்கு இருந்த அதிகாரத்தை விட்டுக்கொடுத்தது வரவேற்கத்தக்கதாய் இருந்தாலும் இனி நடத்தப்போவது லீ.ஆர்.டி.பீயும் ஆர்.டி.பீயும். இந்த விதி முறைகளைக் கொண்டு பர்மிட்டுகள் வழங்குவது எப்படி நிர்வாகத்தை நடத்தப்போகிறார்கள் என்பதற்கு ஒரு விதி இல்லாத காரணத்தினால் சர்க்கார் ஏற்கெனவே இருந்த ஊழல்கள் இன்னும் அதிகமான ஊழல்கள் செய்யக்கூடிய நிலைமையைத் தான் பார்க்கிறோம். ஒவ்வொரு தடவையும் ஹைகோர்ட்டுக்குப் போவதைப் பார்க்கிறோம் என்ற முறை இப்போது இல்லாமல் போய்விட்டது. சர்க்கார் அதிகாரத்தை எடுத்துக்கொள்ளமாட்டார்கள் என்று இப்போது பக்கத்தில் இருக்கக்கூடிய அங்கத்தினர்களுக்கு சொல்லிவிட்டால் மாத்திரம் போதாது, லீ.ஆர்.டி.பீக்கு போடக்கூடிய உத்தரவுக்கு மேலே அப்பீல் செய்துகொள்வதற்கு இடம் இல்லை. ஆர்.டி.பீயின் முடிவுக்கு மேல் லீ.ஆர்.டி.பீக்கு அப்பீல் செய்துகொள்ளலாம். அதற்குமேல் அப்பீல் செய்துகொள்வதற்கு இடம் கிடையாது. கிரமினல் சட்டத்தின்கீழ் தண்டிக்கப்பட்டவர்கள்கூட அதற்குமேல் அப்பீல் செய்வதற்கு வழியிருக்கிறது. அதற்குமேல் ஹைகோர்ட்டில் ரிட் பைல் செய்யலாம். ஆனால் ஆர்.டி.பீ. உத்தரவு போட்டு அதற்கு மேல் லீ.ஆர்.டி.பீ. உத்தரவு செய்துவிட்டால் அதற்குமேல் அப்பீலுக்குப் போகவே முடியாது. ஹைகோர்ட்டுக்குப் போகலாம் என்று சொல்லலாம், ஆனால் ஹைகோர்ட்டுக்குப் போகக்கூடிய அளவுக்கு யாரிடம் பணம் இருக்கிறது? பணம் படைத்தவர்கள்தான் ரிட் மூலம் பரிகாரம் தேடிக்கொள்ளலாம். அதைத்தான் நண்பர் ராஜா சிதம்பரமும் சுட்டிக்காட்டினார் என்று நம்புகிறேன். இந்த உத்தரவு தவறு என்று ஹைகோர்ட்டு உத்தரவு போட

[Sri M. Kalyanasundram] [14th December 1954]

முடியாது. ஆனால் ஹைக்கொர்ட்டு என்ன செய்யமுடியும் என்றால் இப்போதைய உத்தரவு செல்லாது. ஆகவே புனர் ஆலோசனை செய்யவேண்டுமென்றுதான் சொல்லலாம். லீ.ஆர்.டி.யில் எந்தவிதமான பரிகாரமும் சம்பந்தப்பட்டவர்களுக்கு ஏற்படப்போவதில்லை என்பது பல பஸ் முதலாளிகளின் அனுபவமாக இருக்கிறது. ஆகவே சரியான விதியை ஏற்படுத்த லீ.ஆர்.டி.பி. உத்தரவுக்கு மேலே அப்பீல் செய்து கொள்வதற்கு ஒரு டிரிபுனல் ஏற்படுத்தவேண்டும். ரிடையர்ட் ஹைக் கோர்ட் ஜட்ஜுகளையும் உத்தியோகப்பற்றற்றவர்களையும் சேர்த்து ஒரு டிரிபுனல் ஏற்படுத்தி நன்கு யோசிக்க வேண்டும். ஆகவே என்னுடைய இந்த யோசனையை சர்க்கார் யோசிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

“இன்னும் சில காரியத்தையும் சர்க்காருடைய கவனத்திற்கு கொண்டு வர விரும்புகிறேன். பஸ் நிர்வகிக்கக்கூடிய முறையில் சில ஊழல்கள் மலிந்து கிடக்கின்றன. இப்போது பஸ் முதலாளிகளுக்கும் போலீசாருக்கும் ஆர்.டி.எக்கும் இருக்கக்கூடிய உறவுகள் எல்லாம் சரியான முறையில் இல்லை, விரும்பக்கூடிய முறையில் இல்லை. வேண்டுதல் வேண்டாமை என்பது இந்த இடத்தில்தான் இருக்கிறது. ஆர்.டி.எயிலும் லீ.ஆர்.டி.பியிலும் போலீஸ் அதிகாரிகளும் ஒரு பஸ் முதலாளிக்கு வேண்டியவராக மாருந்தால் அவருக்குச் சலுகை கிடைக்கிறது. ஒரு வண்டிக்கு மூன்று மாதத்திற்கு ஒரு முறை கட்டக்கூடிய வரியானது 7 நாட்களுக்குள் கட்ட வேண்டியது என்று சரியான விதி இருக்கிறது. பிறைவேட் கார் இருந்தாலும்கூட ஆங்காங்கே நிறுத்தி (checked) என்ற slip ஒட்டுவார்கள். ஆனால் ஒரு வருஷம்வரை ஒரு க்வார்ட்டருக்கு வரி செலுத்தாமல் இருக்கக்கூடிய சில பஸ் முதலாளிகளுடைய வண்டிகள் இந்தப் போலீஸ்காரர்கள் கண்ணுக்கு படுவதே கிடையாது. இந்த சந்தர்ப்பத்தில் சமீபத்தில் நடந்த ஒரு சம்பவத்தை சபையின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். செலம் ஜில்லாவில் ஒரு பஸ் முதலாளி Transport நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார். அவருக்கு மூன்று பல்கள் இருக்கின்றன. அவருடைய பஸ் ஒன்றுக்காவது 4 க்வார்ட்டருக்கும் வரி செலுத்தவில்லை. ஆனால் வரி செலுத்தியதாக ரிஜிஸ்ட்ரேஷன் சர்ட்டிபிகேட்டில் entry இருக்கிறது. அது உண்மையான என்டிரியா? அல்லது ஆர்.டி.எ. கவனிக்கவில்லையா? கடைசியில் ஒரு வருஷம் கழித்த பிறகு விழித்துக்கொண்டு வரிசெலுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இந்த ஒரு வருஷமாக இந்த பல்கள் போலீஸார் கண்ணுக்கு எப்படி படவில்லை என்று எனக்கு புரியவில்லை. இது ஆலோசிக்கவேண்டிய விஷயம். செலம் பஸ் ஸ்டான்டில் ஒவ்வொரு தினமும் ஒவ்வொரு பஸ்ஸும் 8 அணு கொடுக்க வேண்டுமென்று முறையிருக்கிறது. இதனால் ஒரு நாளைக்கு ரூ. 100-ல் இருந்து 120 வரைக்கும் சம்பாதிக்கிறார்கள். இதைப் பல இடங்களில் பங்கு போட்டுக்கொள்ளுகிறார்கள். இந்த மாதிரியான ஊழல்கள் எல்லாம் நடக்காமல் காங்கிரஸ்காரர்களானாலும்கூட, மற்றவர்களானாலும்கூட தயவு தாட்சண்யமின்றி சட்டத்தை சரியாக நடத்தவேண்டும்.”

MR. SPEAKER :—“The Hon. Minister will reply to the debate in the after-noon.”

1-30 p.m. *SRI M. KALYANASUNDRAM :—“ஆகவே இன்னும் பல விஷயங்களைப்பற்றி பேசலாம் என்றிருந்தேன். பட்ஜெட் சமயத்தில் நமக்கு இதைப்பற்றியெல்லாம் பேசுவதற்கு சந்தர்ப்பம் கிடைப்பது இல்லை. ஆகையினால் இந்த சந்தர்ப்பத்தை பயன்படுத்திக்கொள்ளலாம் என்றிருந்தேன். இந்த பஸ் விஷயத்தில் என்னென்ன நடவடிக்கைகள் சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் இன்னும் என்னென்ன விஷயங்களை சர்க்காருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வரவேண்டும் என்றிருந்தேன்.

“இப்பொழுது சென்னையில் பேபி டாக்ஸி இருக்கிறது. அது ஜனங்களுக்கு வசதியாகவும் சல்லிசாகவும் இருக்கிறது. ஆனால் அவைகளுக்கு வரி போடும்போது பெரிய டாக்ஸிகளுக்கு வரி போடுவது போல் அந்த

14th December 1954] [Sri M. Kalyanasundram]

பேபி டாக்ஸிகளுக்கும் சர்க்கார் வரி விதிக்கிறார்கள். இரண்டு டாக்ஸிகளுக்கும் ஒரே மாதிரியான வரி விதிக்கப்படுகிறது. பேபி டாக்ஸிகளுக்கும் பெரிய டாக்ஸிகளுக்கும் ஒரே மாதிரியான வரி போடுவது சரியானபதை சர்க்கார் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

“அதோடு ரேட் விஷயங்களில் பல தவறுகள் இருக்கின்றன. சர்க்கார் நடத்தும் பஸ் விஷயத்தை எடுத்துக்கொண்டாலும் அது நன்றாகத் தெரியவரும். அவ்விதம் பஸ்களுக்கு ரேட் போடும் விஷயத்தில் சர்க்காரிடம் ஒரே மாதிரியான கொள்கை இருக்கிறதா என்பதையும் பரிசீலனை செய்யவேண்டும். பிறர் நடத்தும் பஸ் தொழிலை பார்க்காமல் சர்க்கார் எடுத்து நடத்தும் பஸ் தொழிலை எடுத்துக் கொண்டு பார்த்தாலும் இது நன்றாக தெரியவரும். சர்க்கார் எடுத்து நடத்தும் பஸ் தொழிலில்கூட இந்த ரேட் விஷயத்தில் பல வித்யாசங்கள் இருக்கின்றன. குறிப்பாக ஒன்றைப் பார்க்க வேண்டும். மாம்பலத்திலிருந்து பாரிசுக்குப் போகும் ரூட்டை எடுத்துக்கொண்டால் அது நன்றாகத் தெரியும். அந்த ரூட்டிலுள்ள பஸ்ஸுக்கு நாலரை விதிக்கிறார்கள். சில ரூட்களுக்கு அதே தூரத்திற்கு நாலரையரை விதிக்கிறார்கள். இன்னும் சில இடங்களில் ரேட்டு அதிகமாக இருக்கிறது. இப்பொழுது சென்னையில் பஸ்களில் இருக்கும் ஜன நெருக்கடியினால் ஜனங்களிடத்தில் அதிகப்படியான அதிருப்தி ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஒரு காரியமாக ஒரு இடத்துக்கு 11 மணிக்குப் போக வேண்டுமென்றால் அவன் காலை 9½ மணிக்குக் வீட்டை விட்டு புறப்பட்டால்தான் அவன் 11 மணிக்கு தன்னுடைய வேலையை கவனிக்கப் போக முடியும். இந்த நிலைமையில் சென்னை பஸ் நிர்வாகம் இருக்கிறது. இதைத் தீர்ப்பதற்கு அதிகப்படியான பஸ்களையும் பெரிய பஸ்களையும் வாங்கி ஒட்டுவதோடு என்று சில தினங்களுக்கு முன் கனம் மந்திரி அவர்கள் குறிப்பிட்டார். அது இப்பொழுது என்னுடைய ஞாபகத்திற்கு வருகிறது. ரூபாய் 75 ஆயிரம், 80 ஆயிரம் கொடுத்து பெரிய வண்டிகளை வாங்கி ஒட்டுவதைக் காட்டிலும் சிறிய வண்டிகளை வாங்கி ஒட்டினால் ஜனங்களுக்கு சௌகரியமாக இருக்கும். அத்துடன் சர்க்காருக்கு அதிகப்படியான வருமானமும் கிடைக்கும். பெரிய பஸ்களை வாங்கி ஒட்டுவதனால் 40 பேர் அல்லது 50 பேர் போகலாம் என்றிருந்தாலும், ஜனங்கள் நிற்பதற்கு வசதி இருக்கிறது என்றிருந்தாலும் அவைகளுக்கு ஒரு கண்டக்டர் வைத்திருப்பது போதுமா என்று பார்க்கவேண்டும். அவைகளுக்கு இரண்டு கண்டக்டர்கள் இருக்க வேண்டியது அவசியம். அதனால் சிறிய வண்டிகளை வாங்கி அதிகப்படியான டிரிப்புகளை வைத்தால் நல்லதாக இருக்கும். அதனால் ஜனங்களுக்கும் சௌக்யம், சர்க்காருக்கும் அதிகப்படியாக வருமானம் கிடைக்கும். இப்பொழுது பார்த்தால் நெருக்கடியான சமயத்தில் அதிகப்படியான ஜனங்களை ஏற்றிக்கொண்டு போய்விட்டு மற்ற நேரங்களில் பஸ்கள் காலியாகப் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. ஆகையினால் அதிகப்படியான டிரிப்புகள் போனால் சர்க்காருக்கு அதிகப்படியான லாபம், அதனால் என்பதாயிரம் ரூபாய் கொடுத்து ஒரு பஸ் வாங்குவதை விட குறைந்த பணத்தில் அதிகப்படியான பஸ்களை வாங்கி அதிகப்படியான டிரிப்புகளை வைத்தால் சௌகரியமாக இருக்கும் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். இதை சர்க்கார் கவனிக்க வேண்டும். ஒரு பெரிய வண்டி வாங்குவதற்குப் பதிலாக மூன்று சிறிய வண்டிகளை வாங்கலாம். அவைகளினால் அதிகப்படியான டிரிப்புகளும் போகலாம்.

“அடுத்தபடியாக சர்க்கார் சில அதிகாரங்களை எடுத்துக்கொள்வதோடு கூட சில அதிகாரங்களை சி.ஆர்.டி.பிக்கும் ஆர்.டி. ஓக்கும் கொடுக்கிறார்கள். இந்த விஷயத்தில் சர்க்கார் கொஞ்சம் ஆலோசனை செய்யவேண்டும். இவ்விதம் அதிகாரங்களை எடுத்துக்கொள்ளும்போது சர்க்கார் ஜனங்களுடைய கஷ்டங்களைப் போக்க வேண்டும். மேலும் இந்த ஸ்தாபனங்களில் உத்யோகப் பற்றற்றவர்கள் இருக்க வேண்டும். அது ரொம்பவும் அவசியம். எந்தக் கட்சிகளைச் சேர்ந்தவர்களாக இருந்தாலும் அவர்களையும் சேர்த்துக் கொள்ளவேண்டும். அவ்விதம் சேர்த்துக்கொள்ளும்போது அவர் எந்த கட்சியைச் சேர்ந்தவர் என்பதைப்பற்றி கவலை இல்லை. அவர்கள் பொது மக்களுடைய பிரதிநிதிகளாக இருக்கவேண்டும். அவ்விதம் இருந்தால்தான் அவர்கள் நன்றாக வேலை செய்வார்கள். ஏனென்றால் அவர்கள்

[Sri M. Kalyanasundram] [14th December 1954]

அடுத்த தேர்தலுக்கு நிற்கும்போது பொது ஜனங்கள் அவர்களுக்கு பதில் சொல்லுவார்கள். இதுனால்தான் அவர்கள் உத்யோகப்பற்றற்றவர்களாக இருக்கவேண்டும். அது சர்க்காருடைய கொள்கைதான். ஆனால் இப்போது சர்க்காருடைய கொள்கைகள் மாறிக்கொண்டு வருகின்றன. ஒரு எம்.எல்.ஏ. ஜெயில் விசிட்ராக இருக்கலாம் என்றிருந்தது. அது இப்பொழுது போய் விட்டது. அவ்விதம் அவர்கள் மேல் பழி வாங்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்பொழுது எம்.எல்.ஏக்கள் ஜெயில் விசிட்ராக இருக்கக் கூடாது என்றிருக்கிறது. பொதுத் தேர்தலுக்கு முன்பு அவ்விதம் போகலாம் என்றிருந்தது. எம்.எல்.ஏக்கள் ஆர்.டி.எவில் இருக்கலாம் என்றிருந்தது. அதுவும் இப்பொழுது எடுக்கப்பட்டு விட்டது. அவ்விதமே ஜில்லா போர்டு தலைவரையும் பழி வாங்கப்பட்டிருக்கிறது. பொது ஜனங்களுடைய பிரதிநிதிகள் பேரில் இவ்விதம் பழி வாங்கப்படுகிறது. இப்பொழுது ஆர்.டி.எவிலிருந்து ஜில்லா போர்டு தலைவர்களை வெளியேற்றி இருக்கிறார்கள். ஆகவே எந்த கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களாக இருந்தாலும் அவர்களை பொது ஸ்தாபனங்களில் சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டும். அதுதான் ரொம்பவும் நியாயமானது. அவர்கள் அந்த பொது ஸ்தாபனங்களில் இருப்பதால் ஊழல் அதிகமாக ஏற்படுகிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. நிர்வாகத்தில் இப்பொழுது ஊழல்கள் இல்லை யா என்று கேட்கிறேன். அவ்விதம் ஊழல் இருக்கிறது என்றால் பொது ஜனங்களுடைய பிரதிநிதிகள் அந்த ஸ்தாபனங்களிலிருந்தால் அப்படிப்பட்ட ஊழல்கள் நீங்கிவிடும். ஹைவேஸ் இஞ்சினீயரைப் போட்டு விட்டால் அந்த ஊழல்போய் விடும் என்று நினைப்பதற்கில்லை. அதை ஒரு நாளும் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது. ஆகையினால் சர்க்கார் இந்தக் கொள்கையையெல்லாம் பரிசீலனை செய்து ஒரு முடிவுக்கு வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை இத்துடன் முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.”

MR. SPEAKER :—“ The Hon. Minister will reply to the debate after lunch. The House will now rise and meet again at 2-30 p.m.”

The House then rose for lunch.

(After lunch—2-30 p.m.)

* THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—“ Mr. Speaker, Sir, I am really surprised that there should have been any opposition at all to such a useful measure as this. I am sure that those Members who opposed this Bill did so merely because they wanted to oppose it. They know for certain that the Government are surrendering their powers. There are, of course, certain measures to which the Opposition can certainly take objection. But in this case it is a measure which is intended to reform the transport system in this State in the interests of the general public. The points made out by some hon. Members only go to support the reasons for which this Bill has been brought in.

“ The hon. Gentleman, Sri K. P. Gopalan, was saying that small operators were being crushed and that this Bill would only help to strengthen the big operators. But that is not the intention of the Government at all. The Planning Commission wanted to see that small operators did not perish and that viable and economic units were formed so that the public might be served efficiently. The Transport Advisory Council, of which the hon. the Deputy Leader of the Opposition, Sri Kalyanasundram is a member,

14th December 1954] [Sri B. Parameswaran]

considered the suggestion and advised the Government accordingly. That was why the instruction referred to by the hon. the Deputy Leader of the Opposition was issued. If, after some time, we find that the Government Order is not working properly, the Government may reconsider it. But, on that account, there need not be any opposition to this Bill.

“The hon. Gentleman, Sri Narayana Kurup, pointed out certain defects in the working of the present Act. They are of minor importance and they do not relate to the Bill under discussion. Some hon. Members thought that they could stray away from the subject proper and speak as if they were discussing budget proposals. I thought that Members would confine their remarks to the amendments proposed in this Bill. The hon. Gentleman, Dr. Menon, said that some operators were carrying fish on the top of buses. But these are all matters which can be rectified by the Regional Transport Authorities themselves at the proper time. We feel that it is necessary to open up certain routes because certain persons are monopolizing some routes. It is only for such purposes that we want to take power. We will not exercise that power always. It is only when public interests warranted demand for it, we will exercise it. But, as pointed out by my hon. Friend, a small matter like the construction of a bridge, is not a thing for the Regional Transport Authority to do.

“With regard to certain shuttle trips and other matters which were referred to by the hon. Gentleman Sri Narayana Kurup, I shall go into them, but I do not know how they are relevant to the Bill under discussion here.”

* SRI M. NARAYANA KURUP :—“They are all administrative matters.”

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—“It is only for the improvement of administration that the Government propose to make a change in the set-up of the Regional Transport and the State Transport Authorities. When such a change comes, I hope that we will transfer the powers that are now being exercised by the Government to those authorities. In the interim period, we want to retain the powers that we have. Therefore, it is only a question of temporary adjustment.

“I may assure the hon. the Deputy Leader of the Opposition that we did implement the decision of the Transport Advisory Council so far as formation of viable and economic units was concerned. If there are any other matters of importance which the hon. Gentleman may suggest, they can be considered in the Advisory Council. But that need not stand in the way of our pushing through this Bill.

“I know that the hon. Members welcome this Bill in their heart of hearts. I hope that they will give their support to this Bill. I request the hon. Members who have moved amendments

[Sri B. Parameswaran] [14th December 1954]

2-40
P.m.

to withdraw them. The hon. the Deputy Leader of the Opposition Sri Kalyanasundram took advantage of this occasion and criticised the transport system in Madras City. But that matter has nothing to do with the Bill under discussion. I know that there are some defects here and there. We are badly in need of buses. Buses are day after day becoming deteriorated, but they are being replaced by new buses. The Hindusthan Aircraft Company are also doing their level best; we are doing our best to increase the strength of our fleet. But that is a different matter and does not relate to the subject under discussion to-day.

"If the hon. Members of this House go through the proceedings of the Legislature, they will find that criticisms, uncalled for and uncharitable criticisms, have been levelled against the non-official members of the Regional Transport Authorities and motives have also been attributed to the Government that they were trying to force their view by using their influence with the nominated non-official members. I thought that the Opposition would be only too glad if the Government did not nominate any non-official members to serve on these bodies. I know they will feel glad that these bodies were devoid of these nominated members. Sir, I may tell the hon. Members that when we nominate any member to serve on these bodies, it is not for achieving any particular object. Except the Malabar District Board, in almost all the districts, Congress candidates have been elected as District Board Presidents. So, it will be very advantageous to the members of the Congress Party if those Presidents are nominated as members of the Regional Transport Authorities. But we do not want motives to be attributed to us. I do not mean to say that the administration should be completely devoid of non-official elements. I know in some way or other, non-officials have to be associated with administration. We want to reorganize the Regional Transport Authority and the Central Road Traffic Board. We intend making certain changes in their organization. But, I am also aware of the fact that rules have not been framed. They are being framed. When the rules are framed, there will not be any need for a Tribunal as suggested by the hon. Deputy Leader of the Opposition. We are surrendering our heavy responsibilities and powers that we are exercising to-day. When those powers are exercised by a Central Authority it must be weighty and impressive. It is for that purpose we intend introducing a change in the set-up. With the change in the present set-up and with the introduction of new rules, I am sure that many of the abuses which have been referred to by the hon. Members will be avoided and we will see that the transport system functioned efficiently.

"With regard to the other points raised by the hon. Members, whether they are relevant to the Bill under discussion or not, I have made a note of those points and I shall try to see that the defects mentioned by the hon. Members are rectified. I request hon. Members, Sri Kalyanasundram and Sri K. P. Gopalan, to withdraw their amendments."

14th December 1954]

* SRI K. P. GOPALAN :—“ Sir, I want some clarification from the Hon. Minister. Suppose I give a petition to the Regional Transport Authority. If it rejects the petition, I can appeal to the Central Road Traffic Board. When this Board also rejects my petition, there is no arrangement by which I can appeal against this rejection. Such being the case, how can an aggrieved person get justice? Secondly, under section 44 of the Act, the Government are empowered to nominate officials and non-officials to the Regional Transport Authority as well as the State Transport Authority. I want to know why the Government are not prepared to take the non-officials into confidence in this matter especially when the Government have got to do it according to the present provisions of the Act itself. If the Government are not influenced by the non-officials in the matter of the distribution of route permits, it is most welcome. I want the Hon. Minister to clarify these two points.”

* THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—“ Perhaps the hon. Member wants to know whether there will be a body over and above the Central Road Traffic Board which would exercise revisionary powers. When the Central Road Traffic Board itself is well organized we hope that it will be quite adequate, impressive and weighty to deal with the various cases. As it is, I do not think any injustice will be done. Let us watch the present arrangement for some time, say six months and if there was need for some other body over and above the Central Road Traffic Board, we can consider that aspect of the matter. But at present, as the whole scheme is under consideration of the Government, Sir, I am sure that there will not be any need for appeals over and above the Central Road Traffic Board except in matters where some legal issues are involved. Apart from that, when the rules are framed, those in charge of the various bodies, whether they are officials or non-officials, will not go out of the way. After all, they have to act within the rules. As for the other point raised by hon. Member Sri Gopalan, I can assure him that it is not for want of confidence that we have excluded non-official elements from these bodies. We thought that those bodies were unwieldy, and we wanted to save them from the trouble and botheration.”

* SRI S. RAMALINGAM :—“ கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, லி.ஆர்.டி.பி. நன்கு ஸ்தாபிக்கப்பட்ட ஸ்தாபனம். அது கொடுக்கக்கூடிய உத்தரவுகளை ஆட்சேபித்து மறுபடியும் அப்பீலுக்கு போகவேண்டிய அவசியமே ஏற்பாது என்று கனம் மந்திரி அவர்கள் சொன்னார்கள். நான் சர்க்காரிடம் சி.ஆர்.டி.பி.-க்கு அப்பீல் செய்துகொண்ட மனுக்களில் எத்தனை நியாயமென்று ஊர்ஜிதம் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. எத்தனை தவறு என்று ஊர்ஜிதம் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. அப்படி அவர்கள் தவறு என்று ஊர்ஜிதம் செய்திருந்தால் அதை எந்த அடிப்படையில் தவறு என்று ஊர்ஜிதம் செய்தார்கள், அதை சர்க்காரும் நியாயமானது என்று கருதுகின்றதா என்பதையெல்லாம் முதலில் தெரிந்துகொண்டால் அவர்களுடைய உத்தரவுகளும் மேலாக அப்பீல் செய்துகொள்வதற்கு வசதி இருக்கவேண்டுமா என்று தெரிந்துகொள்ள முடியும். ஆகவே கனம் மந்திரி அவர்கள் அதைப்பற்றிச் சொல்வார்களா ? ”

[14th December 1954]

SRI K. PARTHASARATHY :—“ The Hon. Minister stated that at present there is no intention of providing for second appeals. I would like to draw his attention to section 64, which provides that ‘ any person who is aggrieved by the order of a Regional Transport Authority or the State Transport Authority may, within the prescribed time and in the prescribed manner appeal to the prescribed authority . . . ’ Are we to understand that the Government do not intend providing the ‘ prescribed authority ’ that is mentioned under Section 64? What is the policy of the Government with regard to this matter? While on this point, I would like to bring to the notice of the Government . . . ”

MR. SPEAKER :—“ The hon. Member cannot make a speech after the Hon. Minister had replied to the debate.”

* SRI K. PARTHASARATHY :—“ I am only trying to get some clarification . . . ”

MR. SPEAKER :—“ When the clauses are taken up for discussion, the hon. Member may give his views. Now he cannot make a speech.”

2-50
p.m.

* THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—“ Sir, regarding the point raised by the hon. Member Sri Parthasarathy, I will consider that, at the proper time. But I would like to tell hon. Member Sri Ramalingam that except in a few cases, the Government have upheld orders of the Central Road Traffic Board.”

MR. SPEAKER :—“ Is the hon. Member Sri Gopalan withdrawing his amendment? ”

SRI K. P. GOPALAN :—“ I am not withdrawing the amendment, Sir.”

MR. SPEAKER :—“ The question is—

‘ That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1954, be circulated to elicit public opinion thereon.’ ”

The amendment was put and lost.

MR. SPEAKER :—“ Then, there is the amendment of the hon. Member Sri Kalyanasundram. Is he withdrawing it? ”

SRI M. KALYANASUNDRAM :—“ I am not withdrawing my amendment, Sir.”

MR. SPEAKER :—“ The question is—

‘ That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1954, be referred to a Select Committee.’ ”

The amendment was put and lost.

14th December 1954]

MR. SPEAKER :—" The question is—

' That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1954 be taken into consideration at once.' "

The motion was carried.

MR. SPEAKER :—" Now let us take up clause by clause consideration of the Bill."

Clause 2 was put and carried.

Clause 3.

MR. SPEAKER :—" The question is—

' That clause 3 do stand part of the Bill.' "

SRI M. KALYANASUNDRAM :—" I move my amendment, namely :—

' Add at the end of clause 3 the following :—

" And any person aggrieved by the orders of the authority made under sub-section (1) or (2) may within the prescribed time appeal to the High Court of Madras." "

SRI S. RAMALINGAM :—" I second the amendment, Sir."

*SRI M. KALYANASUNDRAM :—" கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, காலையிலேயே நான் பேசும்போது, லீ.ஆர்.டி.பி. உத்தரவு களுக்குமேலும் அதை ' ரிவைஸ் ' பண்ணுவதற்கு ஒரு ஸ்தாபனம் இருக்கவேண்டுமென்று எடுத்துச் சொன்னேன். ஆனால், சர்க்கார் அதை அனுதாபத்தோடு கவனிக்கவில்லை என்று தெரிகிறது. நிதி மந்திரி அவர்களுடன் பேசிக்கொண்டிருந்ததிலிருந்து நான் அறிந்த விஷயம் என்னவென்றால் லீ.ஆர்.டி.பி.யை விரிவுபடுத்துவது—எண்ணிக்கையில் அல்ல, தன்மையில் சில மாறுதல்களை ஏற்படுத்துவதற்கு சர்க்காருடைய உத்தேசத்தில் இருப்பதாக அறிகிறேன். பரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனருக்குப் பதிலாக ஒரு ரெவினியூ போர்டு மெம்பரையும் சேர்த்து, ரெவினியூ போர்டு மெம்பரின் தலைமையின்கீழ் லீ.ஆர்.டி.பி. அமைக்கப்படும். ஆகையால் போதுமான பாதுகாப்பு இருக்கும் என்று சொல்லப்படுகிறது. அதற்கு மேல் அப்பீல் செய்துகொள்வதற்கு அவசியம் இல்லை என்று சர்க்கார் கண்ணோட்டத்தில் இருக்கிறதென்று நான் உணருகிறேன். அதனால்தான் இந்தத் திருத்தத்தை நான் பலமாகப் பிரேரிக்க வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

" சர்க்காரை எதிர்க்கவேண்டுமென்பதற்காக நான் இதை எதிர்ப்பதாக சர்க்கார் நினைக்கக்கூடாது. லீ.ஆர்.டி.பி.யையும் நான் குறைகூறுவதாக அர்த்தம் இல்லை. ஏற்கெனவே ஆர்.டி.பி., லீ.ஆர்.டி.பி., அதற்குமேல் கவர்ன்மென்ட் என்ற வரிசைக்கிரமத்தில் அப்பீல் செய்துகொள்வதற்கு வகை இருக்கிறது. இவ்விதமாக கீழே கொடுத்த உத்தரவை, அதற்கு மேல் இருக்கும் ஸ்தாபனத்தைக்கொண்டு ' ரிவைஸ் ' பண்ணிக்கொள்வதற்கு வசதியும் சந்தர்ப்பமும் இருந்தும் கூட பல குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. ராஜ்யம் பூராவிலும் அதிருப்தியும் மனக்கசப்பும் இருந்து வருகின்றன. அப்படியிருக்கும்போது லீ.ஆர்.டி.பி. உத்தரவுக்குமேலே அதை ' ரிவைஸ் ' பண்ணுவதற்கு ஸ்தாபனம் இல்லாவிட்டால் லீ.ஆர்.டி.பி.யின் அதிகாரம் எல்லையற்றதாகப் போய்விடும். லீ.ஆர்.டி.பி.யின் அதிகாரத்தை மாற்றுவதற்கு ஒரு ஸ்தாபனம் இல்லை, என்ற நிலைமை ஏற்பட்டால் லீ.ஆர்.டி.பி. சொன்னதை மாற்றுவதற்கு வழியில்லாமல் போய்விடும், அதற்குப் பிறகு லீ.ஆர்.டி.பி. போடும் உத்தரவு தான்

[Sri M. Kalyanasundram] [14th December 1954]

அமல் நடக்கும் என்ற நிலைமை ஏற்பட்டால் லி.ஆர்.டி.பி. எப்படியும் பரிசுத்தமானவர்கள் என்பதை ஒப்புக்கொள்ளவேண்டியிருக்கும். ஆர்.டி.எ.யில் உத்தியோகப்பற்றற்றவர்கள் இருந்தால் சந்தேகத்திற்கிடமாகும். (Interruption.) ஹைகோர்ட் நீதிபதியைப்பற்றி நீதி மந்திரி அவர்கள் வேண்டுமானால் சொல்லட்டும். நான் சொல்லத் தயாராயில்லை. நான் ஏன் இதைச் சொல்லுகிறேன் என்றால், யார் யாரை யார் சந்தேகப்படுவது என்கிற ஒரு உத்தரவு போட்டால் அதைப் பரிசீலனை பண்ணுவதற்கு ஸ்தாபனம் இருக்கிறது. முடிவு எடுப்பதற்கு சிந்தனை செய்து முடிவு எடுப்பார்கள். அதற்காக ஒரு 'செக்' மேலே இருக்கவேண்டுமென்பதற்காகத்தான் 'ரிவிஷனி' அதிகாரம் இருக்கக்கூடிய ஒரு 'ட்ரைபுனல்' ஏற்படுத்த வேண்டும். இல்லாவிட்டால் ஹைகோர்ட்டுக்காவது ரிவிஷனி அதிகாரம் இருக்கவேண்டும் என்று சொல்கின்றேன். இப்பொழுது இருக்கும் சட்டத்தின்படி ஹைகோர்ட்டுக்கு ரிவிஷனி அதிகாரம் கிடையாது. ஹைகோர்ட்டிலே போய் 'ரிட்' தாக்கல் செய்தால் ஹைகோர்ட் தஸ்தாவேஜுகளை வரவழைத்துப் பரிசீலனை செய்து அந்த ஆர்டர் செல்லுபடி ஆகுமா ஆகாதா என்று உத்தரவு பிறப்பிப்பார்கள். அந்த ஆர்டர் எப்படி இருக்கவேண்டுமென்ற உத்தரவு ஹைகோர்ட்டில் போடுவது இல்லை. திரும்பவும் லி.ஆர்.டி.பி.க்கு வந்து, அது ஏற்கெனவே எடுத்த முடிவு எப்படி நியாயம் என்பதை அவர்கள் திரும்பவும் நியாயப்படுத்திவிடுகிறார்கள். லி.ஆர்.டி.பி. தஸ்தாவேஜுகளை மந்திரி அவர்களுக்கு அவகாசம் இருக்குமானால் புரட்டிப் பார்க்கட்டும். அப்படிப் பார்த்தால் 100-க்கு 99 கேஸ்கள் அம்மாதிரிதான் நிரூபிக்கப்பட்டிருக்கும். ஆகையால்தான் லி.ஆர்.டி.பி. உத்தரவுக்குமேல் பரிசீலனை செய்வதற்குள்ள ஒரு ட்ரைபுனல் இருக்கவேண்டும்; இல்லாவிட்டால் ஹைகோர்ட்டுக்காவது அப்பீல் செய்துகொள்வதற்கான அதிகாரத்தை இந்தச் சட்டத்தில் கொடுக்கவேண்டும் என்ற திருத்தத்தைப் பிரேரித்திருக்கிறேன். அதை மந்திரி அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்வார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்."

2-55
P.m.

SRI P. RAMAMURTHI:—"In supporting the amendment moved by my hon. Friend Sri Kalyanasundram, I would like the Government to consider this question very seriously. Ostensibly, it is stated that the Government have come forward with this Bill in order to be free from the charge that the State Government often-times interfere in the matter of grant of these bus routes, in matters connected with the administration of the Motor Vehicles Act and, therefore, it is that the Government say, 'We will not be the appellate authority'. That should ostensibly be the reason why they have brought forward this measure. I would like them to consider seriously whether the purpose they have in view in bringing forward this Bill will be served. I submit that the purpose they have in view cannot be served. Why? After all, they are going to appoint a Central Road Traffic Board. Now the officers that are going to be appointed to this Board will in some measure or other be subject to the orders of the State Government. After all a Revenue Board Member may be appointed to the Board. If it is going to be a Revenue Board Member, the very power of appointment is in the hands of the State Government. Then there will be the Highways Engineer who is also subject to the authority of the State Government. With people of these types, there is always a certain inherent power with the Government which can be exercised at any time for the purpose of reconstituting that Board, removing such people and placing them in some other places. Therefore, though the State Government might say that this is an independent body, so long as

14th December 1954] [Sri P. Ramamurthi]

that body or the officers who are functioning in that body have something to do with the State Government and the State Government can exercise some kind of control, whether that control is exercised overtly or covertly, so long as they can exercise a control over these officers, to say that the body is going to be an independent body is a misnomer. But over the High Court the State Government do not exercise any kind of authority. Even in the matter of appointment, it is some outside authority that appoints them. No doubt the State Government make their recommendations. But as far as the appointment is concerned, the State Government do not exercise any kind of authority whatsoever. After a person is appointed Judge of the High Court, the State Government have nothing to do with the functioning of the High Court Judge. Under the existing circumstances, the High Court at least has got a modicum of independence. This Central Road Traffic Board which the Government propose to appoint to-day will not have even that modicum of independence. Therefore, it will be a misnomer to say that it will be an independent body and, therefore, the State Government will still be open to the charge that they continue to influence the decision of the Central Road Traffic Board. If the State Government are serious that they must be free from the blame, I feel they cannot have any objection to accept the amendment moved by my hon. Friend Sri Kalyanasundram. I, therefore, support the amendment and would request the Government to accept it."

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM :—" Mr. Speaker, Sir, before the Hon. Minister replies, I would like to point out certain facts to the hon. the Leader of the Opposition and the hon. the Deputy Leader of the Opposition. They have completely missed the point and they have also failed to understand the scope of the amending Bill which is before the House. The point is this. Under the Motor Vehicles Act quasi-judicial authorities are being constituted for the purpose of granting permits to run public stage carriages and also for the purpose of regulating the running of these buses. There are two authorities constituted for this purpose. One is the Regional Transport Authority and the other is the Central Road Traffic Board. As against the orders of the Regional Transport Authority in many of the important cases, an appeal is provided for to the Central Road Traffic Board.

" Therefore, the Central Road Traffic Board is the appellate authority. Most of the matters are dealt with by the Regional Transport Authority but there are certain other incidental matters which are considered by the Central Road Traffic Board sitting originally for the first time and passing orders on them. That is one category of cases. But those cases are very few and the question of choosing one in preference to another does not arise in those cases. 3 p.m.

" Now, the all-important thing is the issuing of permits to a particular person, the opening of new routes and the extension of routes. All those things are first dealt with by the Regional Transport Authority and then immediately there is a right of appeal to

[Sri C. Subramaniam] [14th December 1954]

the Central Road Traffic Board. In the original Central Act, there was no such appeal as against this revision as such. But in respect of Presidency Towns, persons who were residing within the Presidency Towns had the right to take the matter before the High Court in the form of a writ. Before the Constitution came into force that writ was restricted only to persons residing within the Presidency Towns and persons living outside the Presidency Towns had no right to go before the High Court for a writ. So, as far as the people in the mofussil are concerned, they did not have the remedy but the persons residing in the Presidency Towns were entitled to such a remedy. Therefore, the Government thought that they should bring in section 64-A, which is a very famous section now, under which the Government took revisionary powers in respect of orders passed either by the Regional Transport Authority or the Central Road Traffic Board. That is how the revisionary powers came to be exercised by the State Government. That amending Act, if I remember aright, was passed by the Assembly only in 1946 or 1947. So, even the persons residing in the mofussil had an opportunity to go before the High Court only when the Constitution came into force. Now, after the introduction of the Constitution, all the persons have a right to go before the High Court for a writ. Therefore, that distinction no longer exists. That is why after a great deal of consideration, we thought that there was absolutely no need for the Government to have revisionary powers. It is not as if we are removing a thing which has already been existing there.

“ Now, why not we have a right of appeal to the High Court? At no time was it contemplated that the High Court should serve as an appellate authority. As far as this matter is concerned, it is a tribunal's function and as tribunals, they have got judicial functions to perform. We cannot put those tribunals on a par with other civil courts or criminal courts. Even in the case of election tribunals where parties contest to become qualified as a member, a civil court or a criminal court or a High Court or the Supreme Court has no revisionary jurisdiction or appellate jurisdiction except by way of writ. Much less in a case where certain licences have to be issued and other incidental matters have to be looked into, this tribunal should be put on a par with a court and an appeal provided to the High Court. The hon. Deputy Leader and the hon. Leader of the Opposition know that if the matter is taken on appeal to the High Court, the scope will be enlarged. I have absolutely no doubt that we will have to appoint three more judges to the High Court for the purpose of disposing of the appeals preferred by various bus operators. It will be administratively impossible to provide appellate jurisdiction for the High Court in this matter and it will be a very heavy burden. Of course, it is easy enough to say, ‘ provide an appeal to the High Court and they will only scrutinize the administrative action.’ It is not so easy as that. Not only two or three more judges will have to be appointed, but everything will have to be printed. It is not merely a question of exercising jurisdiction

14th December 1954] [Sri C. Subramaniam]

where there is not a case for it but it will go much beyond that. Therefore, I am afraid it will not be possible to accept the amendment. But I do agree that in cases where the Central Road Traffic Board passes original orders, there should be some authority to go into the whole thing if the aggrieved person wants to take it on appeal. For that, no amendment is necessary because section 64-A gives the Government power to make rules wherein it may be provided for. I may assure the House and also the hon. Leader of the Opposition that we shall consult the State Advisory Transport Committee about the proper set-up for this purpose before we take decisions in regard to all these matters. Therefore, I am afraid the Government are unable to accept the amendment suggested by the hon. Deputy Leader of the Opposition."

MR. SPEAKER :—" Is the hon. Member, Sri Kalyanasundram, pressing his amendment? "

SRI M. KALYANASUNDRAM :—" In view of the assurance given by the Hon. Minister for Finance, I am not pressing it."

The amendment of Sri M. Kalyanasundram was, by leave, withdrawn.

Clause 3 was put and carried.

Clause 4 was put and carried.

Clause 5.

MR. SPEAKER :—" Motion moved—

' That clause 5 do stand part of the Bill.' "

* SRI K. P. GOPALAN :—" Sir, I move—

' For the existing clause, substitute the following :—

" 5. *Transitory provision.*—All proceedings pending with the State Government on the date on which this Act comes into force shall be disposed of by the Government itself." "

SRI S. RAMALINGAM :—" I second it, Sir."

MR. SPEAKER :—" Motion moved—

' For the existing clause, substitute the following :—

" 5. *Transitory provision.*—All proceedings pending with the State Government on the date on which this Act comes into force shall be disposed of by the Government itself." "

* SRI K. P. GOPALAN :—" Sir, I want only one clarification from the Hon. Minister so that I can know the actual position. Now, there are so many appeals pending with the Government. These appeals were sent to the Government by the aggrieved parties because they found that the Central Road Traffic Board did not

[Sri K. P. Gopalan] [14th December 1954]

do justice to them. If the Government give an assurance that pending appeals will be disposed of by the Government, then I will withdraw my amendment."

* THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—" We will notify the particular date. Only after that, we will surrender our powers. Till then we will have those powers. I am sure the Government will dispose of all the pending papers with them."

MR. SPEAKER :—" Is the hon. Member, Sri Gopalan, pressing his amendment now? "

SRI K. P. GOPALAN :—" I am not pressing it."

The amendment of Sri K. P. Gopalan was, by leave, withdrawn.

Clause 5 was put and carried.

3-10 p.m. MR. SPEAKER :—" May I know whether hon. Member Sri K. P. Gopalan is moving his amendment adding a new clause after clause 5? "

* SRI K. P. GOPALAN :—" As my amendment similar to the one moved earlier by the hon. Member Sri M. Kalyanasundram; I am not moving the amendment I have given notice of."

Clause 1 and the Preamble were put and carried.

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—" Mr. Speaker, Sir, I move—

' That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1954, be passed into law.' "

MR. SPEAKER :—" The question is—

' That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1954, be passed into law.' "

The motion was put and carried and the Bill was passed into law.

(4) THE MADRAS ESTATES (ABOLITION AND CONVERSION INTO
RYOTWARI) AMENDMENT BILL, 1954.

* THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU NAICKER :—" Mr. Speaker, Sir, I beg to introduce the Madras Estates (Abolition and Conversion into Ryotwari) Amendment Bill * 1954 and move—

' That the Bill be taken into consideration at once.'

It will be useful to hon. Members if I place certain facts and circumstances under which this Bill is brought before this House so that all Members can understand the implications of this Bill.

* Published in the Fort St. George Gazette Extraordinary, dated 4th December 1954.